



Pressmeddelande Luxemburg den 3 oktober 2017

Det gemensamma signalsystemet för EU:s järnvägar är fortfarande osammanhängande, säger revisorerna

Genomförandet av ett gemensamt signalsystem för EU:s järnvägar har hittills skett i begränsad omfattning och inte på ett sammanhängande sätt, enligt en ny rapport från Europeiska revisionsrätten. Detta trots att konceptet generellt sett inte är ifrågasatt inom järnvägssektorn, säger revisorerna. De konstaterade att många infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är ovilliga att investera i systemet på grund av de kostnader det medför och bristen på egen affärsnytta.

Det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS) är avsett att ersätta de olika järnvägssignalsystemen runt om i Europa med ett gemensamt system som gör att tåg kan framföras utan hinder genom olika länder och främjar järnvägssektorns konkurrenskraft. För att hjälpa medlemsstaterna att genomföra systemet avsattes under perioden 2007–2013 cirka 1,2 miljarder euro från EU:s budget.

Revisorerna bedömde om systemet hade planerats, genomförts och förvaltats korrekt samt om det förelåg egen affärsnytta. De besökte sex medlemsstater (Danmark, Tyskland, Spanien, Italien, Nederländerna och Polen) som ingår i de stomnätsskorridorer där systemet ska ha genomförts fullt ut fram till 2030.

De konstaterade att genomförandet går trögt vilket huvudsakligen kan förklaras av att många infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är ovilliga att investera i nödvändig utrustning på grund av de kostnader det medför och bristen på affärsnytta för dem. Även om EU-medlen förvaltades och riktades på ett bättre sätt skulle de endast kunna täcka en begränsad del av den totala kostnaden för genomförandet.

"Den nuvarande situationen äventyrar inte bara uppnåendet av de genomförandemål som fastställts för 2030 och de investeringar som gjorts hittills, utan även förverkligandet av ett gemensamt järnvägsområde som ett av Europeiska kommissionens främsta politiska mål", sade Ladislav Balko, den ledamot av Europeiska revisionsrätten som ansvarar för rapporten.

"Situationen kan dessutom få negativa följder för järnvägstransporternas konkurrenskraft jämfört med vägtransporter."

Trots det strategiska politiska beslutet att införa ett gemensamt signalsystem i hela EU har ingen

Avsikten med detta pressmeddelande är att presentera huvudbudskapen i Europeiska revisionsrättens särskilda rapport. Hela rapporten finns på www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – talesperson T: +352 4398-47063

M: +352 691553063

Damijan Fišer – pressekreterare T: +352 4398-45410

M: +352 621552224

12, rue Alcide de Gasperi – L-1615 Luxemburg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

övergripande kostnadsberäkning gjorts för att fastställa nödvändiga finansieringsbelopp och finansieringskällor. De rättsliga skyldigheter som införts omfattar inte avveckling av nationella system, och de är heller inte alltid anpassade efter tidsfrister och prioriteringar i EU:s transportpolitik. I dagsläget har systemet genomförts endast i begränsad omfattning i EU som helhet.

Systemet medför kostsamma investeringar utan någon omedelbar fördel för dem som måste stå för kostnaderna, säger revisorerna. Problem med kompatibiliteten mellan olika installerade versioner och långdragna förfaranden för utfärdande av intyg har också en negativ inverkan på den egna affärsnyttan.

Revisorerna lämnar ett antal rekommendationer till Europeiska kommissionen, medlemsstaterna och Europeiska unionens järnvägsbyrå som rör bedömning av kostnaderna för genomförandet, avveckling av nationella signalsystem, egen affärsnytta för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, systemets kompatibilitet och stabilitet, Europeiska unionens järnvägsbyrås roll och resurser, samordning av nationella genomförandeplaner, övervakning och verkställande, bättre utnyttjande av EU-medel för projekt som rör signalsystem för järnväg samt bättre riktad EU-finansiering.

Meddelande till redaktörer

För att framföra tåg i ett järnvägsnät krävs ett signalsystem för att leda trafiken på ett säkert sätt och se till att tågen inte krockar med varandra. Varje europeiskt land har dock utvecklat sina egna tekniska specifikationer för signalsystem, spårvidd och säkerhets- och elstandarder. I nuläget finns det omkring 30 olika signalsystem för järnvägstrafik i EU, som inte är driftskompatibla.

För att komma till rätta med detta och bidra till att skapa ett gemensamt europeiskt järnvägsområde började den europeiska järnvägsbranschen att utveckla ett europeiskt system för trafikstyrning, signalering och kommunikation – ERTMS – i slutet på 1980- och början på 1990-talet, och Europeiska kommissionen stödde införandet av ERTMS som gemensamt system i Europa. Målet med ERTMS är att ersätta alla befintliga signalsystem i Europa med ett gemensamt system för att främja driftskompatibilitet mellan nationella järnvägsnät och gränsöverskridande järnvägstransporter.

Särskild rapport nr 13/2017 *Ett gemensamt europeiskt trafikstyrningssystem för järnväg: kommer det politiska beslutet någonsin att bli verklighet?* finns på revisionsrättens webbplats (eca.europa.eu) på 23 EU-språk.